

PROYECTOS

Prolongación del paseo de la Castellana

Esta importante mejora urbana, próxima a llevarse a la práctica, es la primera con la que los concursantes tienen forzosamente que contar.

Muchas han sido las vicisitudes de este proyecto, que iniciado el año 1915, fué propuesto en 1926 por la Junta Técnica de Extensión, desarrollándose posteriormente el aprobado por el Ingeniero municipal Sr. Núñez Granés. En la Junta Técnica de Extensión se adoptó un trazado que se orientaba en sentido de adaptarle a la topografía del terreno, siguiendo sensiblemente la vaguada. La solución aprobada en cambio, según se desprende del emplazamiento, es, aunque dividida en tramos por plazas, sensiblemente recta. Estos tramos entre si forman ángulos muy obtusos, tanto que sus quebrantos dan lugar a 3 y 5 grados centígrados. En la terminación de dicha avenida, se proyecta construir el nuevo Hipódromo en sustitución del actual que desaparece al prolongarse el paseo de la Castellana (1).

La longitud del nuevo paseo será de 5.005 metros a partir de la entrada del actual Hipódromo. El primer tramo mide 192 metros, después viene una plaza de 355 metros de longitud y 200 de anchura; a esta sigue un segundo tramo recto de 750 metros que termina en otra plaza circular de 70 metros de radio; a continuación se desarrolla el tercer tramo recto de 299 metros y otro formando con éste una pequeña desviación, de 354 metros; sigue una plaza rectangular de 104 por 95 metros; continúa otro tramo recto de 592 metros; al final de este último se desarrolla una plaza circular de 90 metros de radio, siguiendo otro tramo recto de 739 metros; a continuación se encuentra una nueva plaza rectangular de 155 por 120 metros, y por último, sigue un tramo recto de 890 metros a cuyo final existe la plaza de acceso al Hipódromo.

Las rasantes son tres: la primera, de 0,136 en 594 metros; la segunda, de 0,188 en 2.276 metros, y la tercera, de 0,021 en 2.135 metros.

Las obras que comprende el proyecto son: explanación, encintado, subsuelo, bocas de riego, alumbrado, empedrado, asfalto, aceras y obras para cubrir el canalillo.

La Real orden del Directorio Militar cediendo los terrenos del actual Hipódromo con la obligación por el Ayuntamiento de construir otro nuevo que lo sustituya, es de 10 de agosto de 1925.

El proyecto afecta, a parte del término municipal de Madrid en una longitud de 1.857 metros, al de Fuencarral en 617 y al de Chamartín en 2.531, que como decimos antes suman la longitud total de la prolongación que es de 5.005 metros.

Del actual Hipódromo se emplean 106.305,22 metros cuadrados en vía pública y jardines, quedando 49.625,50 como solares para edificar.

El presupuesto, descompuesto en sus dos partidas principales, a saber: expropiaciones, 12.936.643,35 pesetas y ejecución material de las obras 26.482.232,67, asciende a la cantidad de 39.418.876,02 pesetas.

Como la prolongación del paseo de la Castellana invade los términos municipales de Fuencarral y Chamartín de la Rosa, ha motivado que el Ayuntamiento de Madrid se dirija al Ministerio de la Gobernación, con la aportación de los documentos exigidos por el Reglamento de Población y términos municipales de 2 de julio de 1924, solicitando en primer lugar la agregación a Madrid, segregándola de Fuencarral y Chamartín, de la superficie necesaria para la construcción de la nueva vía pública, más la de las zonas laterales de 50 metros que han de ser expropiadadas con destino a la edificación, y en segun-

(1) Datos tomados de la Memoria del proyecto de que es autor el Sr. Núñez Granés, 1928.—Sobre el plano puede apreciarse el aprovechamiento del actual Hipódromo y el emplazamiento del nuevo.

PROYECTOS

do término, que se dicte una disposición en virtud de la cual, en una zona de 500 metros, a cada lado, no se consienta la edificación sin que previamente se apruebe un trazado que cumpla con las condiciones mínimas señaladas en el Reglamento de obras y servicios, según proyecto que deberá ser sometido a informe del Ayuntamiento de Madrid.

PARTIDA DISPOSITIVA DE LA REAL ORDEN DE MAYO DE 1929 APROBATORIA DEL PROYECTO DE PROLONGACIÓN DEL PASEO DE LA CASTELLANA

«La Comisión, considerando que en nada afecta al aspecto técnico-sanitario que el trazado de tan importante vía se efectúe en línea recta o quebrada, acordó por unanimidad aprobar el referido trazado, pero a condición de que el Ayuntamiento de Madrid manifieste la formación de las manzanas que se proyectan en el enlace de las dos avenidas, cuya superficie abierta debe definirse con arreglo a las disposiciones legales; y que presente además con la mayor urgencia los proyectos complementarios de organización de las viviendas en toda la extensión de la avenida, con el trazado de las manzanas y su reglamentación de conformidad con lo preceptuado en las disposiciones vigentes.»

Proyecto de enlace de la calle de Pi y Margall con la plaza de Isabel II

El objeto del proyecto es unir la plaza del Callao con las de Isabel II y Oriente a base de la reforma de la plaza de Santo Domingo.

Se prolonga la calle de Pi y Margall con un ancho de 20 metros hasta la plaza de Oriente, con las alienaciones que se indican en el plano. El proyecto representa expropiaciones por valor de 4.747.592 pesetas.

Los solares resultantes para la edificación miden 5.352,90 metros cuadrados.

Para esta mejora urbana se aplica la ley de 1895.

En el presupuesto final la diferencia que existe entre el de gastos e ingresos es de 2.795.323,36 pesetas.

Este proyecto ha sido aprobado por la Superioridad (1).

OTRAS REFORMAS URBANAS

El excelentísimo Ayuntamiento ha aprobado el año anterior un presupuesto extraordinario, entre cuyas partidas figuran las correspondientes a las obras que seguidamente se enumeran:

Instalación de una estación de aguas residuales. Construcción de los siguientes edificios: Grupo escolar Primo de Rivera, Mercado central de frutas y verduras, Matadero y Mercado de aves, Mercados en los sitios y distritos del Hospicio, Chamberí, Pardiñas, Antón Martín y Vallehermoso, Parque sanitario para mendigos y dos edificios destinados a baños públicos. Transformación del antiguo Matadero de vacas en los siguientes servicios: cuartel para la Guardia Municipal de Caballería, Parque de limpiezas, Dirección del Tráfico e Inspección de Policía urbana. Construcción de un edificio para Tenencia de Alcaldía, Juzgado Municipal y Gota de Leche del distrito del Congreso. Edificio para Casa de Socorro del distrito del Congreso. Edificio para la Imprenta Municipal. Expropiación de las fincas de las calles de Peligros, 3; Atocha, 16; Jardines, 40; Atocha, 18, y Bordadores, del 2 al 6. Expropiación de las fincas precisas para el ensanche de las calles afluentes a la calle de Pi y Margall. Formación de una plaza en el encuentro de las calles de la Paloma y Solana.

REFERENCIAS

Casa municipal del distrito del Congreso.—En el edificio de la Casa de Socorro actual, en las calles del Fúcar y Costanilla de los Desamparados.

Grupo escolar Primo de Rivera.—A concurso de terrenos para emplazamiento.

(1) El autor del proyecto es el Arquitecto municipal Decano D. Julio Martínez Zapata.

PROYECTOS

- Mercado central de frutas y verduras.*—Solar municipal, izquierda del puente de la Princesa.
Mercado y Matadero de aves.—Solar inmediato al nuevo Matadero.
Idem del Hospicio.—No hay aún solar.
Idem de la Guindalera y de la Prosperidad.—Solar de la calle de Cartagena.
Idem de Lavapiés.—Solar de la plaza de Lavapiés y calles de Valencia y Argumosa.
Idem de Chamberí.—Solar en las calles de Viriato y Alonso Cano.
Idem del Puente de Segovia.—Solar municipal, centro de la plaza de Tirso de Molina.
Idem de Pardinas.—Solar en las calles de Narváez y Jorge Juan.
Idem de Antón Martín.—Solar de la Diputación, en las calles de Atocha, Fernán-Núñez y Santa Isabel.
Idem de las Ventas.—Solar en las calles de Bocángel y Pedro Heredia.
Idem de Vallehermoso.—En las calles de Fernando el Católico y de Vallehermoso.
Idem de Bravo Murillo.—Solar en la calle de Bravo Murillo, 126.
Escuela de Sordomudos y Ciegos.—En el paseo de las Delicias, 19 y 21, esquina a la calle de Murcia.
Parque sanitario de mendigos.—En las calles de Riego, Jaime Vera y otras.
Dirección del Tráfico, Policía urbana y Guardia municipal.—En el Matadero viejo.
Baños públicos.—Uno, en la calle de Bravo Murillo, 113 y 115, y otro, sin sitio aún determinado.
Galería subterránea para gas, electricidad y agua.—En las calles de Fuencarral, Hortaleza, San Bernardo, Santa Engracia, Toledo y glorieta de Bilbao.
Parque automovilista de limpiezas.—En el Matadero nuevo.
Imprenta Municipal.—Solar en la calle de Concepción Jerónima.

Ferrocarril de circunvalación de Madrid

BASES EN TRAMITACIÓN

Es uno de los temas de mayor interés para el estudio de la reforma urbana y extensión de Madrid el relacionado con el ferrocarril de circunvalación, el cual, por Real decreto de 5 de marzo de 1926, se incluyó en primer lugar entre las líneas de urgente construcción. Con el fin de que pueda tenerse conocimiento del estado del asunto han sido realizadas por la oficina municipal de «Información sobre la Ciudad» diversas investigaciones en distintas dependencias oficiales, de las cuales parece deducirse que, existiendo unas bases de proyecto en tramitación, por el momento lo único de que puede tenerse conocimiento es de las características generales de tales bases.

Sabido es que en la actualidad se dispone de tres estaciones para todos los ferrocarriles de vía normal que afluuyen a Madrid, y que poniendo en comunicación los distintos puntos de toda la red ferroviaria española los enlaza con la capital de la nación. Están comunicados estos tres ferrocarriles por la línea llamada de contorno, por la cual se hace el tránsito de mercancías que pasan por Madrid, realizando el intercambio de productos entre las distintas regiones de España. El aumento de los tráficos y la necesidad de mejorar los servicios de viajeros y mercancías han obligado a las dos grandes Empresas, Norte y M. Z. A., a decidir su ampliación y mejora.

De los ferrocarriles comprendidos en el plan de urgente construcción que se está ejecutando en España, cabe esperar una apreciable intensificación del tráfico, y si el ferrocarril directo Madrid-Burgos, cuyas obras están en marcha, ha de tener su estación de origen convenientemente situada en distinto lugar que las existentes, habrá que convenir en que los planes de reforma y ampliación de las dos grandes Compañías resultarán acaso inadecuados para el futuro.

Por ello ha surgido la necesidad de acometer sin demora la resolución de este problema por medio del ferrocarril de circunvalación.

El problema a resolver no es tan sólo el que pudiéramos llamar ferroviario de momento, pues ha de ser necesario en su día ampliar las instalaciones que ahora se establezcan, tanto por necesidades

PROYECTOS

que aún no es posible medir, como para no estorbar la ejecución de planes de reforma o ampliación de Madrid, ni tampoco que, desde el punto de vista militar o estratégico, se cause entorpecimiento.

Por las bases en tramitación del ferrocarril de cintura, parece deducirse, como antes se indicaba, que existiendo en construcción la línea Madrid-Burgos, que ha de acometer en su último trayecto a la capital en dirección paralela sensiblemente a la carretera de Colmenar Viejo, el emplazamiento de la estación de término que acaso se elija se encuentra en las Cuarenta Fanegas. Fijado este emplazamiento en principio, la línea de circunvalación enlaza con la de Madrid-Burgos en el cruce con la carretera de Alcobendas, sigue hacia Hortaleza, cuyo poblado y el de Canillas comprende en su contorno, deja fuera el poblado de Canillejas y dentro el de Vicálvaro, en donde acuerda con la línea de Zaragoza, de la que se aparta antes de llegar a Vallecas, que también queda comprendido en el recinto afectado, así como Villaverde, los Carabancheles y Húmera; continuando la línea acuerda con la del Norte en la estación de Pozuelo, y sigue contigua al caserío de Aravaca para enlazar con la línea Madrid-Burgos en las cercanías del Convento de Valverde, después de atravesar parte de la posesión de El Pardo en dirección Noroeste.

En el circuito descrito, al que se ha dado carácter de solución para satisfacer las necesidades de Madrid en su día, se prevé el establecimiento de cuatro vías, con las que las zonas industriales o comerciales que se crearan acaso estarían servidas.

Las estaciones que pudiéramos llamar del Hipódromo están concebidas para utilizarse como centrales de gran tráfico, emplazando la de viajeros próxima al asilo de San Rafael. La previsión que se hace para la de viajeros es de 40.000, entre llegadas y salidas, por día. La de mercancías de pequeña velocidad se situaría paralelamente a la anterior, disponiéndose para un removido de 3.000 toneladas por día. Se completa la idea con una línea subterránea que, partiendo de la estación del Hipódromo, enlace a cielo abierto con las vías actuales de pequeña velocidad de Atocha, desde donde comunicaría con el resto de la red existente, incluso con la actual de contorno; de modo que con un recorrido aproximado de 12 kilómetros se utilizaría solamente para los trenes de viajeros, destinando la nueva línea de circunvalación para el tráfico suburbano y para el de pequeña velocidad de tránsito entre las estaciones. El subterráneo pasaría por debajo del barrio de la Prosperidad, dirigiéndose, según la alineación de la calle del Príncipe de Vergara, por debajo del Retiro, Botánico y glorieta de Atocha, a las vías de pequeña velocidad, ya a cielo abierto, después de un recorrido de cinco kilómetros. En la unión de O'Donnell y Menéndez Pelayo habría de establecerse la estación subterránea llamada Retiro.

Las vías del andén de viajeros en la estación del Hipódromo tendrán aproximadamente la cota 702.

En su día, al realizarse el programa en conjunto, se electrificaría todo el ferrocarril de circunvalación, sus enlaces subterráneos y parte de las líneas Norte, Mediodía y Burgos.

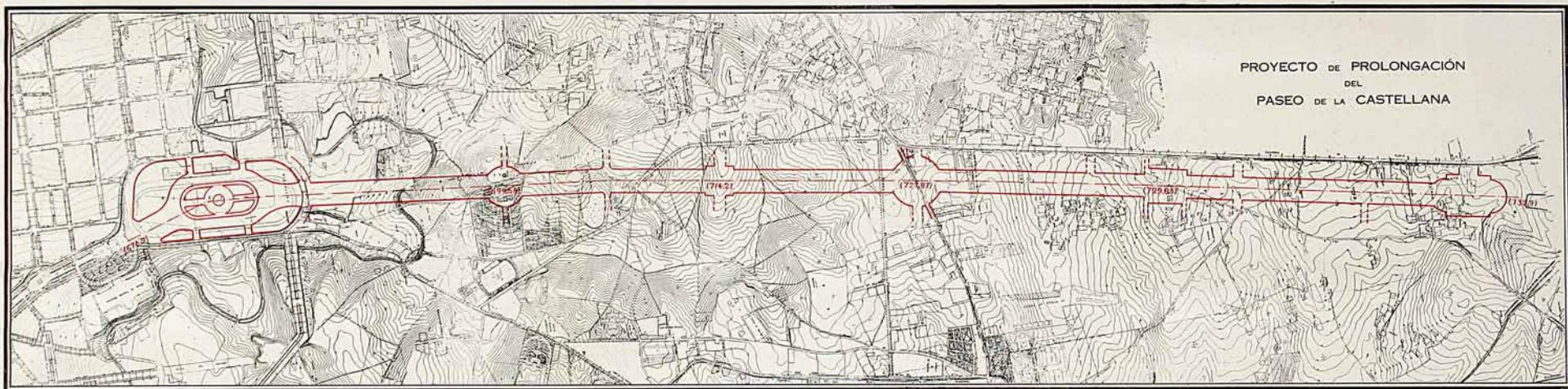
Respecto a la estación de clasificación de Madrid-Burgos se han considerado distintas soluciones, de las que pudiera señalarse con caracteres más definitivos la consistente en emplazarla en las cercanías de Fuencarral, con una capacidad para maniobrar 4.000 vagones diarios. Esta estación queda entonces comprendida en la línea de cintura. La cota aproximada en Fuencarral es la de 715.

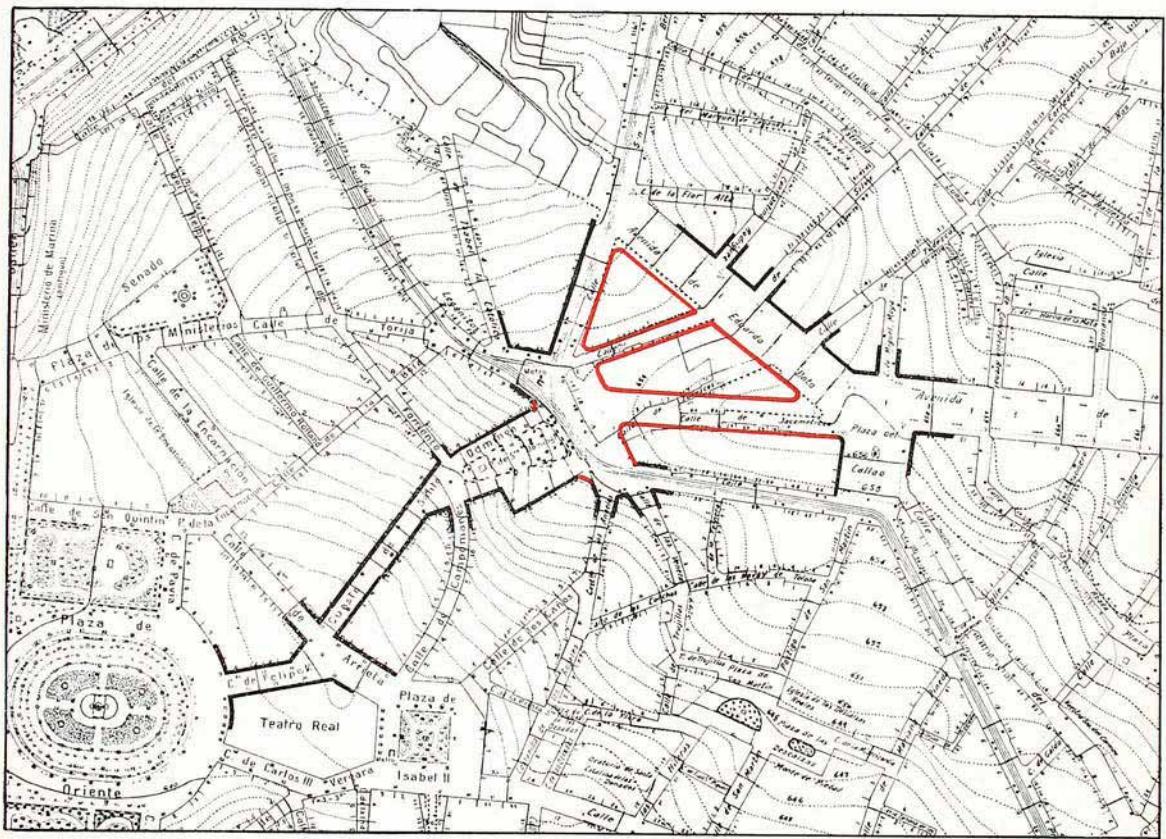
El conjunto descrito, parece lo probable, habría de realizarse en sucesivas etapas, a medida que las necesidades lo exigieran, limitándose por el momento a lo siguiente: en el ferrocarril de circunvalación, construir la parte comprendida entre las estaciones de Pozuelo y Vicálvaro, pasando por Fuencarral, y disponiendo la estación de clasificación Madrid-Burgos dentro del ferrocarril de cintura; construir asimismo la estación de origen Madrid-Burgos, que hemos llamado del Hipódromo, y, por último, establecer los enlaces Pozuelo y Vicálvaro, como también de la línea del Tajo con M. Z. A.

Aeropuerto

El Gobierno acordó la construcción de un aeropuerto para Madrid, nombrando al efecto una Junta para todo lo relacionado con este proyecto. Esta Junta convocó un concurso para la adquisición de terrenos, habiendo sido fallado y aprobada la adjudicación por Real orden de 9 de julio de 1929. Dichos terrenos

PROYECTO DE PROLONACIÓN
DEL
PASEO DE LA CASTELLANA

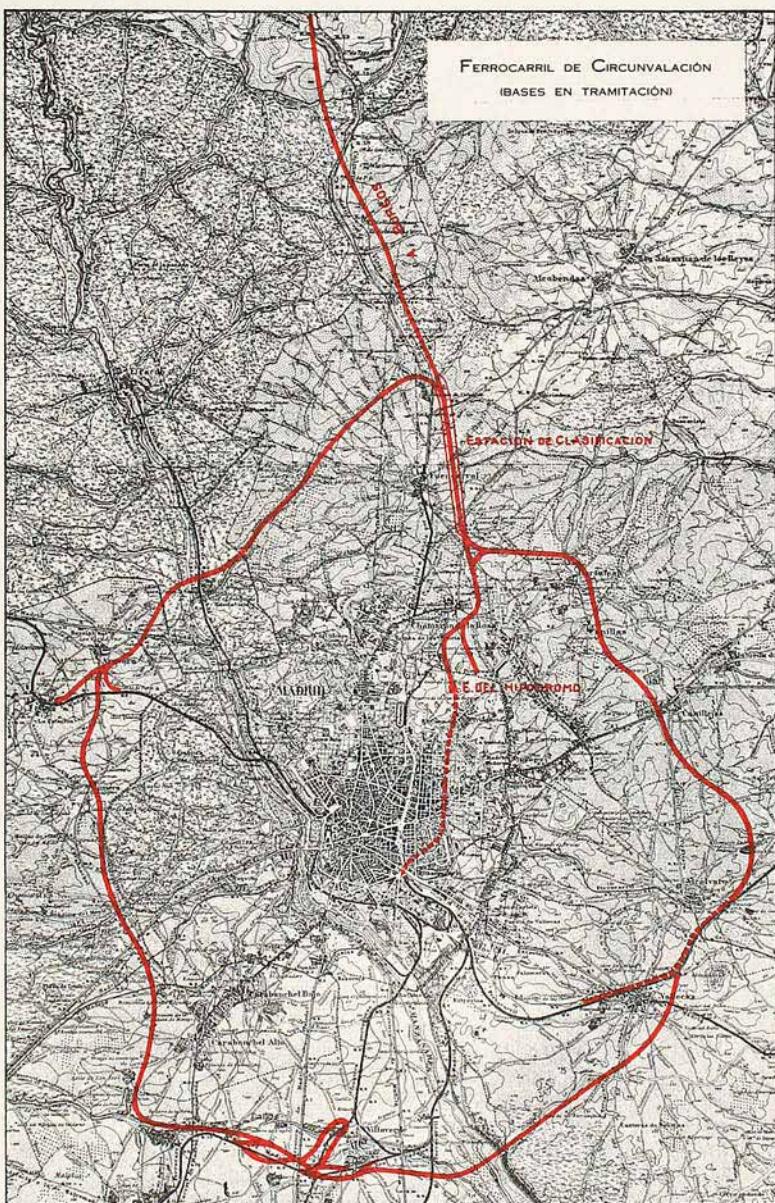


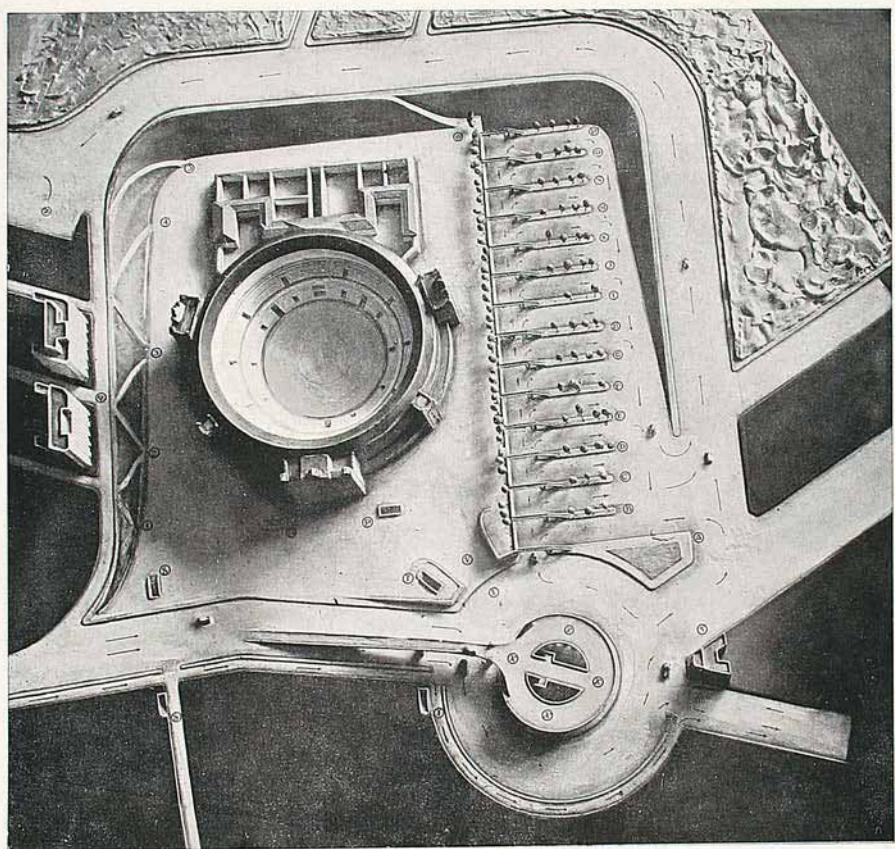


Talleres del Instituto Geográfico y Catastral.

PROYECTO DE ENLACE DE LA AVENIDA
DE PI Y MARGALL CON LA PLAZA DE ORIENTE

FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN
IBASES EN TRAMITACIÓN





Estudio de la circulación en la nueva Plaza de Toros (maqueta)

PROYECTOS

se encuentran situados en el término municipal de Barajas, y miden una extensión de 493 fanegas, equivalentes a 164 hectáreas. Aunque no absolutamente regular, mide aproximadamente 1.100 metros por lado.

Con fecha 19 de julio del corriente año se ha convocado un concurso entre Ingenieros y Arquitectos españoles para la construcción de este aeropuerto (*Gaceta* del 23 de julio), no habiendo sido fallado aún. Se han publicado las condiciones técnicas y el plan de necesidades en el *Boletín Oficial* de la Dirección general de Navegación y Transportes aéreos, habiendo publicado una aclaración a estas bases, con ampliación de los datos necesarios a los concursantes, con fecha 14 de octubre de 1929; el concurso termina el 26 de noviembre corriente, y a los proyectos irán unidas propuestas de construcción.

El futuro aeropuerto se encuentra muy próximo al pueblo de Barajas. Para el acceso el Estado cede a la Diputación la carretera existente, para que ella se encargue de ensanchar y poner firme especial, y desde ésta al aeropuerto existe un proyecto de carretera a partir del kilómetro 13, que será la de acceso, y que unirá la citada con la de Barajas a Rejas, que es por donde hoy tiene su acceso directo el terreno elegido.

Según se dice en la Real orden de adjudicación del concurso de terrenos, éste se encuentra a 12 kilómetros y medio de la Puerta del Sol.

Urbanización de los alrededores de la nueva Plaza de Toros

Considerando ha de interesar a los concursantes el proyecto en estudio referente a la urbanización de los alrededores de la nueva Plaza de Toros, incluimos en la Memoria una fotografía de la maqueta referente al proyecto, en la cual se define la solución propuesta.

Sobre la aprobación de tal estudio aún no ha recaído acuerdo definitivo.

El autor del proyecto es el Arquitecto municipal D. Francisco Javier Ferrero.